

IMAGES ÉCONOMIQUES
DU MONDE 2019
GÉOPOLITIQUE • GÉOÉCONOMIE

sous la direction de
FRANÇOIS BOST, LAURENT CARROUÉ, SÉBASTIEN COLIN,
ANTOINE LAPORTE, CHRISTIAN PIHET,
OLIVIER SANMARTIN, DAVID TEURTRIE

ARMAND COLIN

Illustration de couverture : Xi An, Chine, 13 juin 2018 : un train transportant des véhicules importés arrive en gare de Xinzhu, après avoir parcouru plus de 10 000 kilomètres depuis la Belgique. © VCG/VCG via Getty Images

Composition : Soft Office

Cartographie : Carl Voyer

Statistiques compilées et mises en forme pour la partie « Aires régionales et pays »
par **Ophélie Pernot** (université de Reims Champagne-Ardenne)

Le pictogramme qui figure ci-contre mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique s'est généralisée dans les établissements

d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres et de revues, au point que la possibilité même pour

les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, de la présente publication est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du

Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris).



© Armand Colin, 2018

Armand Colin est une marque de
Dunod Editeur, 11, rue Paul Bert, 92240 Malakoff

www.armand-colin.com

ISBN : 978-2-200-62329-6

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2^o et 3^o a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

LES AUTEURS

Pierre AGERON

Professeur en classes préparatoires littéraires au lycée Fustel de Coulanges, Strasbourg

Pierre ALARY

Maître de conférences en économie, CLERSE-UMR CNRS 8019, université Lille 1

Benoît ANTHEAUME

Géographe, directeur de recherche émérite, Institut de recherche pour le développement (IRD)

Jean BAFFIE

Chargé de recherche au CNRS, UMR 7306 IrAsia, CNRS/université Aix-Marseille

Claire BEAUGRAND

Politologue, *lecturer*, université d'Exeter, Royaume-Uni

Alaya BECHEIKH

Économiste, ministère du Développement et de la Coopération internationale, Tunisie

Alice BEUF

Géographe, professeure assistante, université nationale de Colombie, Bogotá

Rémi BORDES

Maître de conférences en langue et littératures du Népal, INALCO, Paris

François BOST

Professeur de géographie, université de Reims Champagne-Ardenne (URCA), laboratoire HABITER

Mathieu BOULÈGUE

Chercheur associé au programme Russie et Eurasie, *Chatham House – The Royal Institute of International Affairs*

Christine CABASSET

Docteure en géographie et en aménagement, chercheure associée à l'UMR 8170 CASE (CNRS-EHESS) et à l'IRASEC

Laurent CARROUÉ

Directeur de recherche, Institut français de géopolitique (IFG), université Paris 8

Jean-Paul CHARVET

Professeur émérite de géographie, université Paris Nanterre

Christophe CHICLET

Historien et journaliste, membre du comité de rédaction de *Confluences Méditerranée*

Florent CHOSSIÈRE

Doctorant en géographie, université Paris Est-Marne la Vallée – EA Analyse Comparée des Pouvoirs

Sébastien COLIN

Maître de conférences en géographie, INALCO, chercheur au Centre d'études français sur la Chine contemporaine (CEFC), Hong Kong

Igor DELANOË

Historien, directeur adjoint de l'Observatoire franco-russe, Moscou

Bruno DEWAILLY

Géographe, enseignant à l'Institut d'urbanisme de l'ALBA, université de Balamand, chercheur associé à l'IFPO-Beyrouth

Philippe DUGOT

Maître de conférences en géographie, université Toulouse Jean-Jaurès

Catherine FOURNET-GUÉRIN

Professeur de géographie, université Paris-Sorbonne, Laboratoire ENeC, UMR 8185

Alice FRANCK

Maître de conférences en géographie, université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, chercheuse associée au CEDEJ-K

Éric FRÉCON

Docteur en sciences politiques, enseignant à l'École navale

J.-C. GAILLARD

Associate Professor, School of Environment, université d'Auckland, Australie

Christian GIRAULT

Géographe, directeur de recherche au CNRS, UMR CREDA-IHEAL, université Sorbonne Nouvelle-Paris 3

Boris GRÉSILLON

Professeur de géographie, université Aix-Marseille

Octavian GROZA

Professeur de géographie, université de Iasi, Roumanie

Anne-Lise HUMAIN-LAMOURE

Maître de conférences en géographie, université Paris Est-Créteil, Lab'Urba

Sonia JEDIDI

Docteur en géopolitique, Institut français de géopolitique (IFG), université Paris 8

Claudio JEDLICKI

Ingénieur de recherche au CNRS

Gaëlle LACAZE

Professeure des universités, Institut de Géographie et Aménagement, chercheuse à l'ENeC (Espaces, Nature et Culture), université Paris Sorbonne-CNRS, UMR 8185

Elsa LAFAYE DE MICHEAUX

Maître de conférences en économie, université Rennes 2

Antoine LAPORTE

Maître de conférences en géographie, École normale supérieure de Lyon, UMR Environnement, ville et société

Mehdi LAZAR

Géographe, Inspecteur de l'Éducation nationale, chercheur associé au laboratoire Géographie-cités, membre de l'équipe de direction de la *Dallas International School*

Julien LEVESQUE

Docteur en études politiques, chercheur au Centre de Sciences humaines (UMIFRE 18), New Delhi

Benjamin LYSIANUK

Chargé de recherche, UMR PRODIG

Kamala MARIUS

Maître de conférences-HDR en géographie, UFR STC, université Bordeaux-Montaigne, UMR LAM (Science Po Bordeaux), Institut français de Pondichéry

Marie MELLAC

Maître de conférences en géographie, université Bordeaux-Montaigne, UMR 5319 Passages (CNRS), Bordeaux

Thomas MERLE

Professeur agrégé de géographie et d'histoire, ATER, université de Reims Champagne-Ardenne (URCA)

Dalila MESSAOUDI

Maître de conférences en géographie, université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines

Martin MICHALON

Doctorant en géographie, Centre Asie du Sud-Est (CASE), EHESS

Benoît MONTABONE

Maître de conférences en géographie, université Rennes 2, UMR ESO

Lætitia PERRIER-BRUSLÉ

Maître de conférences en géographie, université de Lorraine

Ophélie PETIOT

Professeure certifiée, université de Reims Champagne-Ardenne (URCA)

Christian PIHET

Professeur de géographie, université d'Angers, UMR ESO

Olivier PLIEZ

Géographe, directeur de recherche au CNRS, UMR LISST, Toulouse

Nicolas RAIMBAULT

Chercheur au *Department Urban Development and Mobility, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER)*, Luxembourg

Noémie RAPEGNO

Ingénieure de recherche, École des Hautes Études en Santé Publique (EHESP)

Olivier SANMARTIN

Maître de conférences en géographie, université de Tours, UMR CITERES-EMAM

Rémi SCOCCIMARRO

Docteur en géographie, maître de conférences en langue et civilisation japonaises, université Toulouse Jean-Jaurès, chercheur à la Maison franco-japonaise (MFJ), Tokyo

Alexis SIERRA

Maître de conférences en géographie, université de Cergy-Pontoise

Dominique SOULANCÉ

Maître de conférences en géographie, université Lille 3, UMR 5319 Passages (CNRS), Bordeaux

Roman STADNICKI

Maître de conférences en géographie, université de Tours, UMR CITERES-EMAM

Jean-Fabien STECK

Maître de conférences HDR en géographie, université Paris Nanterre

Martine TABEAUD

Professeure de géographie, université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, laboratoire ENeC

David TEURTRIE

Directeur du Collège universitaire français de l'université de Saint-Petersbourg, chercheur associé au Centre de Recherches Europes Eurasie (CREE) de l'INALCO

Clément THERME

Chercheur, programme Moyen-Orient, *International Institute for Strategic Studies (IISS)*, Londres

Hervé THÉRY

Directeur de recherche au CNRS, université Sorbonne Nouvelle-Paris 3, UMR CREDA-IHEAL

Florence TROIN

Cartographe, ingénieur de recherche au CNRS, UMR CITERES-EMAM

Sébastien VELUT

Professeur de géographie, université Sorbonne Nouvelle-Paris 3, UMR CREDA-IHEAL

SOMMAIRE

DOSSIER Les Nouvelles Routes de la soie : vers une mondialisation chinoise ? 12

Les Nouvelles Routes de la soie : de l'idée au plan d'action (2013-2015)	13
Le dispositif géographique	14
Promotion diplomatique et premières concrétisations (2015-2017)	16
Les motivations économiques et politiques	20
De l'Union européenne à l'Asie-Pacifique : quelles réceptions et réactions face au projet des Nouvelles Routes de la soie ?	24

POPULATION ET SOCIÉTÉ

Démographie : l'Amérique latine, opportunités et défis d'une population émergente	29
Inégalités : réfugiés LGBTI, de la migration à l'asile	32
Villes : un Pari(s) olympique	35
Mobilités : les défis du transport aérien en Asie émergente	39
Éducation : enquêtes PISA, ou les défis de la comparaison des systèmes éducatifs	42
Santé : le handicap, une notion en pleine évolution conceptuelle, politique et sociale	44
Environnement : où se niche l'intérêt général ? Le cas de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes	48

ÉCONOMIE ET ÉCHANGES

ENTREPRISES	55
Firmes transnationales	55
Investissements directs étrangers	59
Recherche et développement	63
Emploi et division internationale du travail	68
INDUSTRIES	71
Aéronautique et armement	71
Automobile	75
Informatique, électronique, télécommunications, Internet, médias	79
Textile-habillement	81
ÉCHANGES	84
Échanges internationaux	84
Transports internationaux	91
Tourisme	99
Finances, banques, assurances	101

AGRICULTURE	105
Agriculture	105
Pêche	112
RESSOURCES	116
Matières premières minérales et métallurgiques	116
Énergies	120

AIRES RÉGIONALES ET PAYS

AMÉRIQUE DU NORD	131
Canada	132
États-Unis	135
▶ Memphis	139
Mexique	141
AMÉRIQUE DU CENTRE ET DU SUD	145
AMÉRIQUE CENTRALE ET CARAÏBES	147
Costa Rica	147
Cuba	149
Honduras	150
Nicaragua	151
Panamá	152
AMÉRIQUE DU SUD	154
Argentine	154
Bolivie	155
Brésil	157
Chili	159
Colombie	160
Équateur	161
Paraguay	162
Pérou	163
Uruguay (République orientale de l')	165
Venezuela (République bolivarienne du)	165
EUROPE	168
SCANDINAVIE	170
Norvège	170
Suède	171

EUROPE OCCIDENTALE	172	PÉNINSULE ARABIQUE	
Allemagne	172	ET GOLFE PERSIQUE	241
Espagne	173	Arabie saoudite	241
France	176	Bahreïn	242
Grèce	185	Émirats arabes unis	243
Irlande	187	Irak	244
Italie	188	Iran	245
Pays-Bas	191	Koweït	247
Royaume-Uni	192	Qatar	248
Suisse	196	► Doha	249
		Yémen	252
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	197	AFRIQUE SUBSAHARIENNE	254
Bulgarie	197	AFRIQUE DE L'OUEST	257
Hongrie	198	Burkina Faso	257
Pays baltes	199	Côte d'Ivoire	258
Pologne	200	Ghana	260
Roumanie	201	Mali	261
Slovaquie	202	Niger	262
Tchèque (République)	203	Nigeria	263
		Sénégal	266
BALKANS	204	AFRIQUE DE L'EST	267
EURASIE	206	Éthiopie	267
EUROPE ORIENTALE	209	Kenya	268
Russie	209	Ouganda	269
Biélorussie	211	Soudan	270
Moldavie	212	Soudan du Sud	272
Ukraine	213	Tanzanie	273
CAUCASE	215	AFRIQUE CENTRALE	274
Arménie	215	Cameroun	274
Azerbaïdjan	216	Congo	275
Géorgie	217	Congo (République démocratique du)	276
ASIE CENTRALE	219	Gabon	278
Kazakhstan	219	Guinée équatoriale	279
Kirghizstan	220	Tchad	280
Ouzbékistan	221	AFRIQUE AUSTRALE	281
Tadjikistan	223	Afrique du Sud	281
Turkménistan	224	Angola	283
MAGHREB/MOYEN-ORIENT	226	Madagascar	284
MAGHREB	228	Mozambique	285
Algérie	228	OCÉAN INDIEN	287
Libye	229	Maurice	287
Maroc	230	ASIE-PACIFIQUE	288
Tunisie	232	ASIE DE L'EST	290
MÉDITERRANÉE ORIENTALE	233	Birmanie (Myanmar)	290
Égypte	233	Cambodge	291
Israël/Palestine	234	Chine	292
Jordanie	236	Corée du Nord	295
Liban	237	Corée du Sud	296
Syrie	238	Indonésie	297
Turquie	239		

Japon	299		
Laos	301		
Malaisie	302		
Mongolie	304		
Philippines	305		
Singapour	306		
Taiwan	308		
Thaïlande	309		
Timor-Leste (Timor oriental)	310		
Vietnam	311		
ASIE DU SUD	313		
Afghanistan	313		
Bangladesh	314		
Inde	315		
Maldives	317		
Népal	318		
Pakistan	319		
Sri Lanka	321		
PACIFIQUE	322		
Australie	322		
► Melbourne	323		
Nouvelle-Zélande	326		
Samoa	327		
		DONNÉES STATISTIQUES	
		Sources des données statistiques	331
		AMÉRIQUES	
		Population-Société	332
		Économie-Échanges	334
		EUROPE	
		Population-Société	335
		Économie-Échanges	340
		EURASIE	
		Population-Société	341
		Économie-Échanges	343
		MAGHREB/MOYEN-ORIENT	
		Population-Société	344
		Économie-Échanges	346
		AFRIQUE SUBSAHARIENNE	
		Population-Société	347
		Économie-Échanges	351
		ASIE-PACIFIQUE	
		Population-Société	353
		Économie-Échanges	354

DOSSIER

Les Nouvelles Routes de la soie : vers une mondialisation chinoise ?

Les Nouvelles Routes de la soie :
de l'idée au plan d'action (2013-2015) 13

Le dispositif géographique 14

Promotion diplomatique
et premières concrétisations (2015-2017) 16

Les motivations économiques et politiques 20

De l'Union européenne à l'Asie-Pacifique :
quelles réceptions et réactions face au projet
des Nouvelles Routes de la soie ? 24

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : VERS UNE MONDIALISATION CHINOISE ?

La politique chinoise des Nouvelles Routes de la soie, jumelée à l'établissement de la Banque asiatique d'investissements pour les infrastructures (AIIB), est incontestablement, à l'échelle mondiale, l'une des plus importantes questions géopolitiques et géoéconomiques de ces dernières années. Terrestres et maritimes, ces Routes de la soie sont censées connecter le territoire chinois au reste du continent eurasiatique, à l'Afrique orientale et au Pacifique Sud. Du fait du net renforcement des puissances politique et économique de la Chine au cours des années 2000 et au tournant de la décennie 2010, cette initiative a rapidement été l'objet d'une très grande attention à travers le monde, suscitant des représentations ambivalentes au sein des acteurs, qu'ils soient politiques, militaires, financiers ou industriels. D'une manière générale, on observe un tiraillement plus ou moins fort en fonction des pays et des régions entre un désir d'accéder à de nouvelles opportunités économiques et une crainte de voir s'installer une nouvelle hégémonie. En d'autres termes, cette initiative chinoise des Routes de la soie est-elle l'amorce d'une nouvelle étape de la mondialisation, susceptible de répondre aux défis économiques tant à l'échelle de la Chine que du monde, ou une simple politique de puissance véhiculée par de stricts intérêts nationaux ?

Sans surprise, il n'y a pas de réponse tranchée à cette question. Aux yeux des autorités chinoises, cette initiative vise à répondre à de multiples défis nationaux d'ordre économique, tout en promouvant la connectivité et les échanges susceptibles de générer de nouvelles dynamiques de développement en Chine comme dans les pays partenaires. Mais elle est aussi sans conteste un levier politique et économique au service des entreprises chinoises et des stratégies d'influence et de puissance de la Chine.

À travers ce dossier, nous reviendrons donc sur l'origine de l'initiative, son dispositif géographique ainsi que sur la promotion diplomatique qui a permis les premières concrétisations. Nous aborderons ensuite les principales motivations économiques et politiques qui ont poussé le régime chinois à lancer cette initiative avant d'en analyser les réceptions en Europe et en Asie-Pacifique.

Les Nouvelles Routes de la soie : de l'idée au plan d'action (2013-2015)

Le 7 septembre 2013, entre le sommet du G20 à Saint-Pétersbourg et la réunion des chefs d'État de l'Organisation de coopération de Shanghai à Bichkek au Kirghizstan, le président chinois Xi Jinping, lors d'un discours à l'université Nazarbaïev au Kazakhstan, évoque les grandes routes commerciales transcontinentales reliant l'Asie et l'Europe et propose de les revitaliser par le développement d'une ceinture économique des Routes de la soie (*Silk Road Economic Belt*). Un mois plus tard, lors d'une visite en Indonésie, il ajoute à cette idée celle de construire une « Route maritime de la soie du XXI^e siècle » (*21st Century Maritime Silk Road*), donnant ainsi naissance à l'initiative « une ceinture, une route » (*Yidai Yilu* en chinois, *One Belt, One Road* en anglais), devenu en juillet 2016 « L'initiative Ceinture et Route » (*Belt and Road Initiative*), mais que l'on nomme plus communément dans la littérature française « Nouvelles Routes de la soie ». Il annonce dans le même temps la création d'une Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (*Asian Infrastructure Investment Bank*, ou AIIB) qui a vu officiellement le jour en octobre 2014 et dont les activités ont démarré depuis janvier 2016. Cette banque est censée devenir l'un des principaux canaux de financement du projet au côté du Fonds de la Route de la soie (*Silk Road Fund*), dont la création a été annoncée un an plus tard, en novembre 2014, lors du Forum de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (*Asia-Pacific Economic Cooperation* – APEC) à Pékin.

Parallèlement à la mise en œuvre de ces outils financiers, les autorités chinoises affinent le contenu en définissant les grands objectifs et les principes politiques et économiques du projet. Le 28 mars 2015, la Commission nationale du développement et des réformes, le ministère des Affaires étrangères et le ministère du Commerce publient conjointement le plan d'action « Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la soie et la Route maritime du XXI^e siècle – Perspectives et actions ». D'après ce texte, l'initiative des Nouvelles Routes de la soie vise à promouvoir la libre circulation des facteurs économiques, à approfondir l'intégration des marchés et à renforcer la connectivité entre les continents asiatique, européen et africain.

Le plan identifie cinq grandes priorités : « coordination des politiques », « interconnexion des infrastructures », « facilitation du commerce », « intégration financière » et « compréhension mutuelle des peuples ». Il présente également l'initiative comme ouverte à tous les pays et organisations internationales et régionales, à condition cependant que ceux-ci s'engagent à honorer le respect mutuel et les opérations de marché. En somme, il s'agit officiellement d'un processus de coopération pluraliste, ouvert et flexible dont la finalité est d'œuvrer à la réalisation d'une prospérité commune¹.

1. Le texte est disponible en ligne sur le site Internet du ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine : www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtml

Le dispositif géographique

L'identification précise du réseau et du périmètre géographique concerné par les Nouvelles Routes de la soie est assez complexe, en raison justement des natures ouverte et flexible de l'initiative, mais aussi parce que ce dispositif prendra progressivement forme à mesure des constructions, modernisations et autres investissements dans les infrastructures. Si l'on y ajoute les États membres de l'AIIIB, qui sont passés de 31 au 31 janvier 2016 à 66 au 12 juillet 2018, avec l'adhésion ces derniers mois de pays extérieurs aux continents asiatique, européen et africain comme le Canada (19 mars 2018), les Fidji (11 décembre 2017), le Samoa (3 avril 2018) ou encore le Vanuatu (6 mars 2018), et le fait que parmi les 21 « membres potentiels » figurent également des pays d'Amérique du Sud comme l'Argentine, l'Équateur et le Venezuela, on a un périmètre géographique mouvant et bien plus large, par exemple, que celui de la Banque asiatique de développement. Rien n'interdit également l'ouverture de nouvelles routes ou le prolongement de routes existantes, comme celui de la Route maritime de la soie vers le Pacifique Sud. De même, les évolutions en cours autour de la Corée du Nord ont d'ores et déjà relancé les anciens projets de routes et voies ferrées intercoréennes qui, au-delà de la frontière sino-nord-coréenne, pourraient être connectées au réseau du Nord-Est chinois et à travers lui au réseau eurasiatique.

Au-delà de cette mouvance des limites du périmètre géographique, les autorités chinoises ont identifié, en plus de la Route maritime, six corridors économiques transnationaux terrestres sur lesquels les projets et investissements devront être ciblés afin d'en améliorer la connectivité (voir carte 1).

On trouve tout au nord le corridor économique Chine-Mongolie-Russie. Il est constitué de deux branches qui relient toutes deux le Transsibérien, connectant ainsi la Chine à l'Europe. La première part du nord de la Chine et rejoint le Transsibérien *via* Hohhot en Mongolie Intérieure et Oulan-Bator, capitale de la Mongolie. La seconde relie le Nord-Est chinois à Chita en Russie *via* la ville frontalière de Manzhouli.

Figure ensuite le corridor du nouveau pont terrestre eurasiatique qui connecte quant à lui le port de Lianyungang, dans la province du Jiangsu, au port de Rotterdam *via* les pays d'Asie centrale, la Russie et les pays d'Europe centrale et orientale.

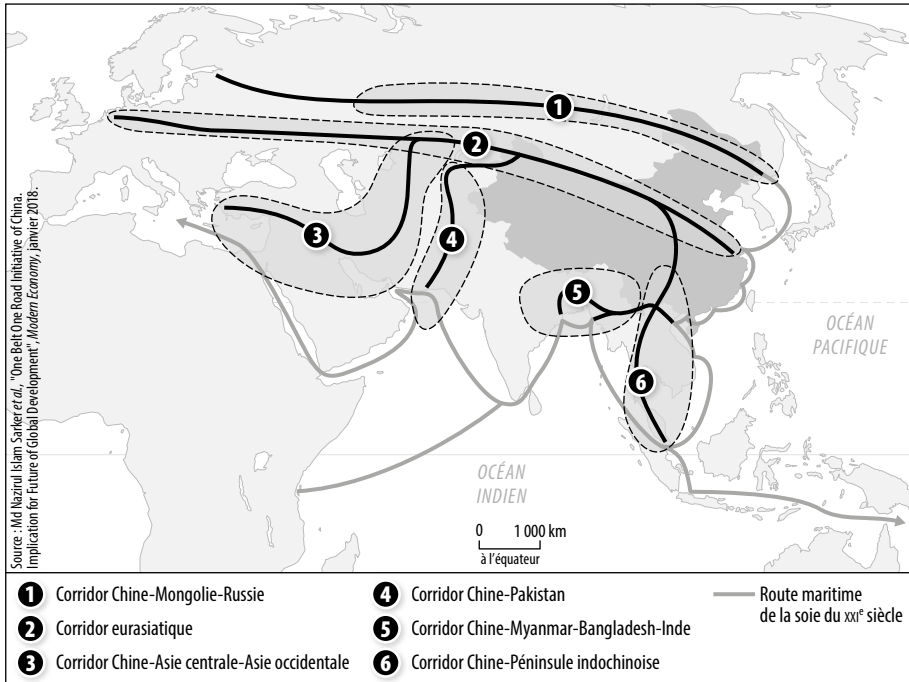
Sont connectés à ce long corridor, le corridor économique Chine-Asie centrale-Asie occidentale, qui relie la région autonome du Xinjiang à la mer Méditerranée en traversant le sud de l'Asie centrale, l'Iran et la Turquie, ainsi que le corridor économique Chine-Pakistan qui s'étire de Kashgar, dans la région autonome du Xinjiang, au port pakistanais de Gwadar.

On trouve plus au sud le corridor économique Chine-Péninsule indochinoise qui connecte les villes chinoises de Nanning, dans la région autonome du Guangxi, et de Kunming, dans la province du Yunnan, à Singapour, en passant par le Laos, la Thaïlande et la Malaisie, et le corridor économique Chine-Myanmar-Bangladesh-Inde qui est quant à lui constitué de deux routes

principales : l'une reliant Kunming à Calcutta (Kolkata) et traversant le Myanmar, le nord-est de l'Inde et le Bangladesh, et l'autre, plus méridionale, connectant Kunming au port de Kyaukpyu *via* la ville frontalière de Ruili.

Enfin, la route maritime relie les ports du littoral chinois à ceux de la mer de Chine du Sud, de l'océan Indien, de la mer Méditerranée et du Pacifique Sud.

Carte 1. Les Nouvelles Routes de la soie : corridors économiques terrestres et route maritime



Ce dispositif géographique appelle plusieurs remarques. D'abord, il convient de noter que beaucoup de ces corridors, notamment à l'échelle de l'Asie, étaient déjà au cœur de coopérations transfrontalières bilatérales ou multilatérales associant la Chine et ses voisins, dont un des principaux objectifs était de construire ou de reconnecter les infrastructures de transport puis d'améliorer la connectivité en facilitant le passage aux frontières. En dépit de certaines lenteurs et difficultés, le programme Tumen en Asie du Nord-Est et celui de la Région du Grand Mékong en Asie du Sud-Est continentale, de même que l'Organisation de coopération de Shanghai en Asie centrale, ont par exemple initié au cours des années 1990 et 2000 une amélioration de la connectivité entre la Chine et ses voisins russe, mongol, centrasiatiques et indochinois mais aussi entre la Mongolie et la Russie, sur la péninsule indochinoise et en Asie centrale. De plus, les politiques chinoises d'aménagement du territoire comme la politique du Grand Ouest, lancée au tournant des années 2000, et celle de la revitalisation du Nord-Est chinois, promulguée

en 2005, auxquelles s'ajoute le grand plan de relance de 2008, ont permis de moderniser et de densifier le réseau d'infrastructures de transport dans les périphéries du territoire.

À l'échelle de l'Asie, l'initiative des Nouvelles Routes de la soie ne constitue donc en rien une nouveauté. De même, les projets de pont terrestre eurasiatique ferroviaire et routier connectant l'Asie orientale à l'Europe avaient déjà émergé au sein d'organisations internationales comme le PNUD dès les années 1990, dans la foulée de la disparition de l'URSS, même si les obstacles géopolitiques et le coût de telles opérations ont rapidement eu raison des enthousiasmes. Bref, si l'idée de base n'est pas nouvelle, ce qui est nouveau, en revanche, c'est sa prise en main par un État puissant et décidé, qui en a fait un réel objectif politique et économique ; c'est aussi l'élargissement du périmètre géographique à l'ensemble du continent eurasiatique et à l'Afrique ainsi que l'ajout du volet maritime ; c'est enfin la mobilisation d'une considérable puissance financière.

Promotion diplomatique et premières concrétisations (2015-2017)

Afin de promouvoir leur initiative et aboutir aux premières réalisations, les autorités chinoises ont mis en branle la machine diplomatique : du président Xi Jinping au ministre des Affaires étrangères Wang Yi, en passant par le Premier ministre Li Keqiang, les principaux dirigeants du pays ont ainsi multiplié ces dernières années les séjours en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient, dans le Pacifique Sud et bien sûr en Asie. La tâche est d'autant plus aisée que les dirigeants chinois actuels bénéficient de tout un réseau de forums de coopération mis en place entre la fin des années 1990 et le début des années 2010 par leurs prédécesseurs, et qui sont autant de plateformes de communication pour vanter l'initiative. De la reprise des pourparlers avec l'ASEAN en 1996 à l'inauguration du sommet Chine-Europe centrale et orientale en 2012 ont ainsi été établis le forum de coopération Chine-Afrique en 2000, l'Organisation de coopération de Shanghai en 2001, le forum de coopération entre la Chine et les pays du monde arabe en 2004, le forum de coopération et de développement économique Chine-îles du Pacifique en 2006, le dialogue stratégique Chine-Union africaine en 2008 ou encore le dialogue stratégique avec le Conseil de coopération du Golfe persique en 2010.

Moins d'un mois après la publication du plan d'action, Xi Jinping se rend au Pakistan en avril 2015 dans l'objectif de faire avancer la concrétisation du corridor économique Chine-Pakistan, jugé hautement prioritaire par les autorités chinoises. Au cours de sa visite, les deux pays définissent un plan d'investissement visant à construire une route, un chemin de fer, un gazoduc, un oléoduc et un réseau de fibres optiques de Kashgar à Gwadar. Au total, ce sont 51 projets de coopération représentant une première tranche de 28 milliards de dollars d'investissement qui sont établis. Si la construction de l'oléoduc avait déjà été considérée par l'administration Hu Jintao, suscitant

alors l'enthousiasme du gouvernement pakistanais, les coûts engendrés par son passage dans des régions de très hautes altitudes avaient rendu la partie chinoise hésitante, cette dernière décidant finalement de limiter son assistance à la construction du port de Gwadar.

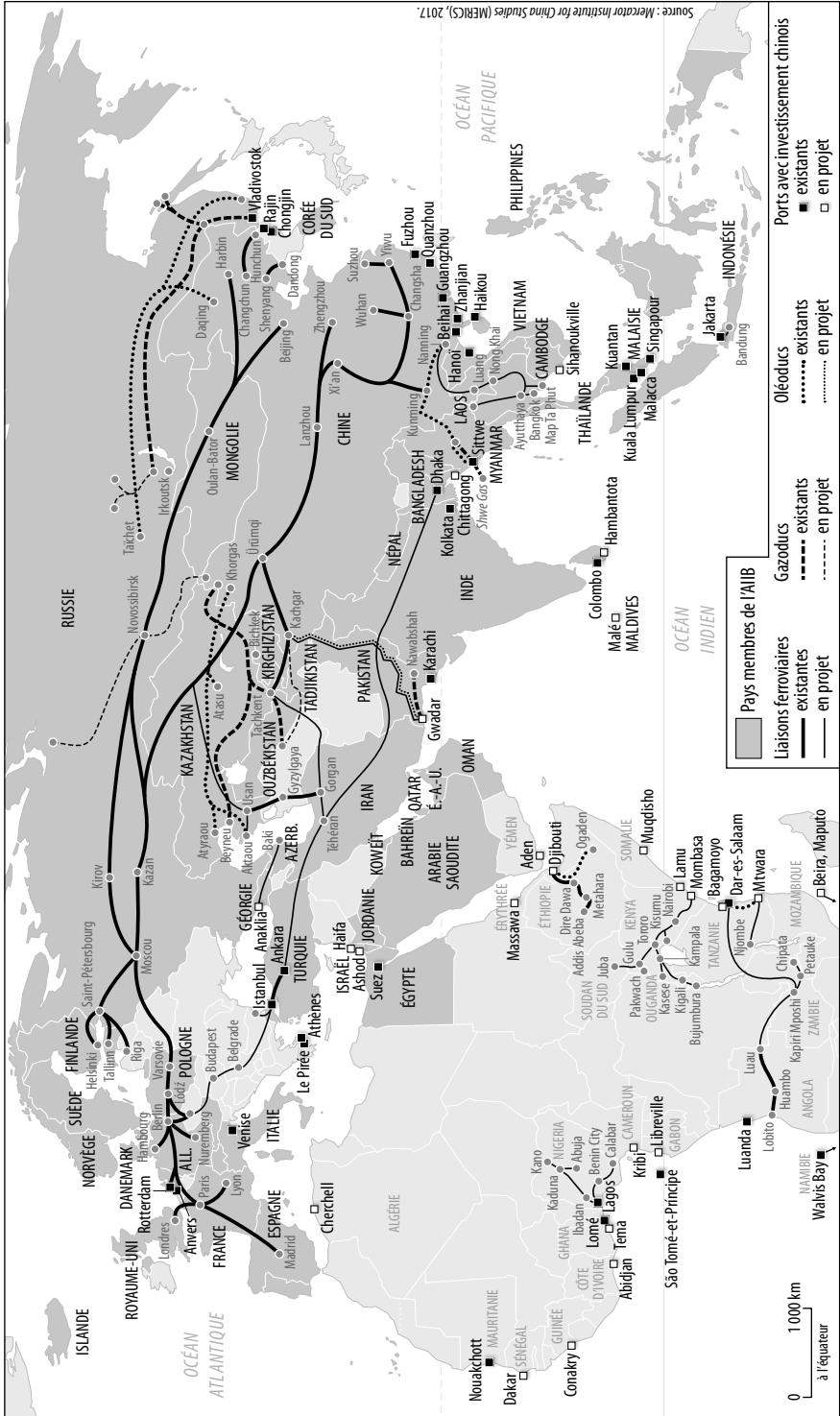
L'année 2015 est aussi marquée par une forte activité diplomatique à destination de l'Europe. En juin, le ministre des Affaires étrangères Wang Yi fait un séjour en Hongrie au cours duquel les deux pays signent un protocole d'entente sur la promotion des Nouvelles Routes de la soie. Un mois plus tard, lors du sommet Chine-Europe, le Premier ministre Li Keqiang manifeste le souhait d'une plus grande coopération avec les pays de l'Union européenne dont certains, comme la France, l'Allemagne et l'Italie, venaient quelques semaines plus tôt de déclarer leur intention de devenir membres de l'AIB. Enfin, en décembre, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, chargée depuis 1991 de faciliter le passage à une économie de marché dans les pays d'Europe centrale et orientale, confirme son intention d'admettre la Chine comme pays-actionnaire – qui l'est officiellement depuis 2016 –, ouvrant ainsi des possibilités de synergie, désirées par les deux parties, entre l'initiative chinoise des Nouvelles Routes de la soie et le plan d'investissement européen dit « plan Juncker ».

Là encore, ces diverses visites permettent la concrétisation de premiers projets. Les chemins de fer chinois se lancent ainsi à la réalisation d'une ligne ferroviaire reliant la Serbie et la Hongrie, qui représente alors le second plus gros investissement de la Chine en Europe après celui pour la construction d'un pont traversant le Danube à Belgrade. La partie chinoise propose également de construire des ports sur les littoraux des trois mers Adriatique, Noire et Baltique, une ligne à grande vitesse en Macédoine ou encore des fermes éoliennes en Bosnie-Herzégovine.

Enfin, l'année 2015 s'achève avec le sommet de coopération Chine-Afrique organisé en décembre à Johannesburg, au cours duquel Xi Jinping promet 60 milliards de dollars d'aide pour la période 2016-2018, principalement sous la forme de prêts, afin de financer l'agriculture, l'industrialisation, la réduction de la pauvreté et la sécurité sur le continent africain.

Cette forte activité diplomatique, qu'il n'est pas utile de détailler à l'excès, s'est poursuivie en 2016 comme en 2017, avec notamment des visites de Xi Jinping en Arabie saoudite, en Égypte et en Iran en janvier 2016, en République tchèque en mars, puis tour à tour en Serbie, en Pologne et en Ouzbékistan en juin où il a à chaque fois vanté l'initiative des Nouvelles Routes de la soie et appelé à l'élaboration d'une « coopération stratégique » avec la Chine. En 2017, le fait marquant reste la tenue, les 14 et 15 mai, à Pékin du premier *Belt and Road Summit* qui a réuni, sur invitation des autorités chinoises, des représentants de 57 pays, dont 29 dirigeants nationaux au rang de président et de Premier ministre, ainsi que des délégations de la Banque mondiale, du Fonds monétaire international et de l'Organisation des Nations unies. Xi Jinping y a promis un nouvel investissement chinois de 124 milliards de dollars et défendu les idées d'ouverture, de coopération et de connectivité.

Carte 2. Projets d'infrastructure planifiés et réalisés en mars 2017



Si l'activité diplomatique constitue le premier élément clé dans la concrétisation du projet, le financement en constitue bien entendu le vecteur principal. Or, d'après quelques estimations chinoises, 6 000 milliards de dollars seraient nécessaires pour le concrétiser dans sa totalité. D'où la question : qui finance ?

À l'échelle de la Chine, outre les autorités centrales, les provinces et régions autonomes ont beaucoup investi dans les infrastructures de transport (un total de 1 000 milliards de yuan en 2015). En dehors du territoire chinois, bien que l'AIIB et le Fonds de la Route de la soie soient supposés devenir d'importants bailleurs de fonds du projet, ce sont pour l'heure plutôt les banques chinoises, en particulier la China Export-Import Bank et la China Development Bank qui, aux côtés des entreprises, apparaissent comme les principaux financeurs. Sans surprise, les grandes entreprises des secteurs du transport, comme China Railway Corporation (CRC), COSCO ou China Merchants, des télécommunications, comme ZTE Corporation et Huawei, et de l'énergie, comme Sinopec et Petrochina, sont particulièrement actives. Les autres bailleurs de fonds, tels que la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement ou la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, ne sont pas exclus du processus. Enfin, les pays partenaires, par le biais d'investissements publics et privés, sont fortement encouragés par la Chine à participer au projet, d'où l'importance que ces Nouvelles Routes de la soie soient inscrites dans leurs stratégies de développement nationales et régionales.

Dans ce double contexte, les réalisations et les projets d'investissement se sont multipliés à travers le monde. La carte 2 réalisée par le *Mercator Institute for China Studies*, un *think tank* allemand basé à Berlin travaillant exclusivement sur la Chine, donne une première idée des différents projets d'infrastructures lancés dans le cadre des Nouvelles Routes de la soie, qui étaient en cours de construction ou planifiés en mars 2017. Il convient néanmoins d'avoir à l'esprit que cette carte – comme beaucoup d'autres – n'est pas exhaustive tant il est difficile de recenser l'ensemble des projets d'investissement lancés ou concrétisés sous la bannière « Nouvelles Routes de la soie ». Par ailleurs, ne sont représentés ici que les investissements dans les infrastructures de transport, alors que beaucoup d'autres secteurs économiques comme l'agriculture, la pêche, les énergies renouvelables, les industries manufacturières ou encore l'immobilier sont aussi concernés par cette initiative.

Dans le secteur du transport, les projets planifiés ou en cours de construction concernent surtout les voies ferrées et les aménagements portuaires. Il s'agit même bien souvent de projets d'ensemble visant à investir dans le port et dans la construction d'infrastructures de transport connectant celui-ci à son arrière-pays. De ce point de vue, le projet le plus complet est sans aucun doute celui du corridor Chine-Pakistan, mais ce type de démarche est également mis en œuvre en Afrique. De même, les multiples investissements que réalisent les entreprises chinoises dans les ports connectés par la

Route maritime de la soie ne se limitent que très rarement à la construction d'un quai ou à la gestion de terminaux, mais incluent aussi l'ouverture de zones industrielles, voire comme c'est le cas en Asie du Sud-Est, de parcs immobiliers. Cette stratégie d'investissements nécessite très fréquemment des partenariats entre les entreprises chinoises que le gouvernement central encourage fortement, rappelant quand il le faut la nature nationale du projet et la nécessité que les entreprises travaillent ensemble à sa réalisation.

En moins de quatre ans, les autorités chinoises ont donc fait d'une idée annoncée au Kazakhstan puis en Indonésie un véritable projet en cours de concrétisation qui est en train de transformer le paysage géoéconomique mondial et s'est invité, avec plus ou moins d'importance selon les pays, dans les agendas nationaux. Pour ces raisons, c'est un projet qui suscite à la fois beaucoup d'attentes mais aussi de nombreuses craintes. D'où l'intérêt d'en dégager les principales motivations.

Les motivations économiques et politiques

Si les opinions sont parfois divergentes, en Chine comme parmi les observateurs occidentaux, lorsqu'il s'agit de définir les motivations politiques qui ont poussé la Chine à élaborer un tel projet, les motivations économiques, quant à elles, sont bien identifiées et ne semblent pas au cœur d'importants débats.

Dans son ouvrage consacré à *Yidai Yilu*¹, Wang Yiwei, professeur à l'université du Peuple de Chine, met l'accent sur certaines d'entre elles. Il s'agit tout d'abord pour la Chine d'écouler des surcapacités industrielles en accédant à de nouveaux marchés. Il s'agit ensuite de répondre au double défi de la sécurité énergétique et alimentaire en diversifiant ses approvisionnements en énergie, produits agricoles et halieutiques et autres matières premières, indispensables à son développement économique et à la croissance de son marché de consommation nationale. Une autre motivation est de susciter de nouvelles opportunités de développement pour les provinces chinoises, notamment périphériques, afin d'essayer de résoudre le problème des disparités économiques, et de soutenir les entreprises du pays désormais en mesure de vendre leurs technologies aux pays participants, comme dans les secteurs du train à grande vitesse, des télécommunications, de l'aéronautique ou encore, à l'heure où le défi du réchauffement climatique oblige chaque État à penser sa transition énergétique, dans celui des énergies renouvelables. Les Nouvelles Routes de la soie sont aussi un moyen pour Pékin d'écouler ses réserves financières, d'œuvrer à l'internationalisation du yuan et de créer de nouvelles sources d'activités et de richesses, comme par exemple dans le secteur de l'économie maritime, à l'heure où la Chine connaît un net ralentissement de sa croissance.

1. Wang Yiwei, *Yidai yilu: jiyu yu tiaozhan (Une ceinture, une route: opportunités et défis)*, Pékin, 2015.

Le développement de l'économie maritime – c'est-à-dire l'ensemble des activités économiques en lien avec la mer – est un objectif affiché des autorités chinoises depuis le XVIII^e Congrès du Parti communiste chinois de novembre 2012. Lors d'une récente visite dans la province côtière du Shandong en juin 2018, Xi Jinping a de nouveau rappelé cet impératif. Ce secteur, qui représentait 9,5 % du PIB national en 2016, a encore une importante marge de développement, en particulier par le biais d'une montée en gamme dans les activités traditionnelles que sont la pêche, la construction navale et l'exploitation *offshore* des hydrocarbures. Par exemple, si la Chine est toujours le 1^{er} constructeur mondial de navire, elle est encore en retard – en dépit des progrès considérables de ces dernières années – dans la construction de navires à haute valeur ajoutée ou nécessitant des technologies spécifiques comme les bateaux de croisières, les méthaniers, les navires scientifiques ou encore les vaisseaux militaires. Pour cette raison, les autorités chinoises mettent l'accent sur les sciences et technologies marines et l'ingénierie maritime, avec l'objectif ferme d'atteindre la première place mondiale. L'idée est aussi de développer le secteur des énergies renouvelables, en particulier les énergies hydrolienne et marémotrice, et l'exploitation minière en eaux profondes. Enfin, le secteur des services n'est pas oublié avec de très fortes ambitions dans le tourisme, le transport maritime et la finance.

Par ailleurs, en lançant cette initiative, les autorités chinoises ont aussi cherché à compenser les pertes causées par la non-participation du pays au *Trans-Pacific Partnership* (TPP), alors en cours de négociations et porté par les États-Unis de Barack Obama. Le 10 octobre 2015, un article du *Jingji ribao* taïwanais (*Economic Daily News*¹) estimait en effet que le TPP ferait perdre à la Chine environ 100 milliards de dollars d'exportation par an, soit 2,2 % de son PIB, pour la simple et bonne raison que les pays membres du partenariat échangeraient plus entre eux qu'avec la Chine. Non disposée à s'associer au TPP pour des raisons d'ordre économique et politique², Pékin se devait donc de chercher une alternative finalement trouvée dans les Nouvelles Routes de la soie. Ironiquement, la décision de Donald Trump de retirer les États-Unis du TPP en janvier 2017, que Xi Jinping avait critiqué comme étant le symbole du protectionnisme et du repli sur soi lors du Forum de Davos qui se déroulait au même moment, en menaçant alors la survie du TPP, n'était donc pas une si mauvaise nouvelle pour la Chine tant sur le plan économique que sur le plan diplomatique. Cette décision lui a de plus permis de valoriser son discours autour des Nouvelles Routes de la soie dont il faisait alors l'active promotion.

1. Lin Zehong, « Lu bu ru TPP, GDP kong sun shi 2.2 % » (« Si la Chine ne rejoint pas le TPP, elle pourrait perdre environ 2,2 % de son PIB »), *Jingji ribao* (*Economic Daily News*), 10 octobre 2015.

2. La participation au TPP exigeait entre autres une libéralisation plus grande du commerce, une liberté plus grande de la convertibilité de la monnaie, un système fiscal plus équitable, une privatisation des entreprises d'État, une plus grande liberté de l'information et un arrêt des subventions gouvernementales, soit autant de points contre lesquels la Chine était vivement opposée.

Sur le plan politique, l'objectif des Nouvelles Routes de la soie est de créer une sphère d'influence politique et économique sur le continent eurasiatique, tout en poursuivant le développement actif des relations avec l'Afrique, l'Europe et le Pacifique Sud. Il s'agit d'une stratégie globale au service de la grande renaissance de la nation chinoise visant à parachever le «rêve chinois» de prospérité économique et de puissance militaire. La Route maritime de la soie est quant à elle un outil pour faire de la Chine une puissance maritime, c'est-à-dire dotée d'une économie maritime développée, de fortes capacités d'innovation dans les sciences et technologies marines et d'une marine océanique.

En investissant dans la construction d'infrastructures censées par la suite stimuler la croissance économique au niveau local, voire national, dans les pays ciblés, la Chine s'offre la possibilité par ce biais d'accroître son influence politique à l'échelle mondiale. Cet aspect est d'autant plus important que des études récentes ont montré que la plupart des pays dont la Chine est le 1^{er} partenaire commercial et dans lesquels les dirigeants chinois conduisent des visites d'État régulières, notamment en Afrique et en Asie, votent très fréquemment contre les propositions américaines au sein de l'Assemblée générale des Nations unies.

Dans ce contexte, il est bien entendu impossible de ne pas replacer l'initiative des Nouvelles Routes de la soie dans les rapports complexes que la Chine entretient avec les États-Unis. Mais si cette initiative apparaît bien comme une réponse à la stratégie américaine menée sous l'administration Obama du «pivot» vers l'Asie, c'est plus dans l'objectif de rechercher une parité stratégique avec les États-Unis que de se lancer dans une compétition ouverte. L'enjeu est surtout pour Pékin d'éviter la formation d'une vaste alliance qui irait à l'encontre de ses intérêts. À ce titre, les Nouvelles Routes de la soie sont aussi un outil visant à atténuer la posture ferme, parfois agressive, que la Chine dégage en Asie lorsqu'il s'agit de défendre ses intérêts nationaux, notamment dans les mers de Chine.

Enfin, à travers cette politique, notamment *via* la création de l'AIIB, la Chine a cherché à se donner plus de poids dans la gouvernance financière mondiale au sein de laquelle elle s'estimait marginalisée. En 2014, les droits de vote des États-Unis au FMI et à la Banque mondiale étaient respectivement de 16,75 % et 16,21 % (contre 3,81 % et 4,85 % pour la Chine), deux pourcentages donnant de fait un droit de veto à la puissance américaine dans chacune de ces deux organisations. Dans le cas de la Banque asiatique de développement, les droits de vote des États-Unis et du Japon étaient respectivement de 15,56 % et de 15,67 %, soit plus de 30 % dans le cas d'une alliance nippo-américaine (contre 6,47 % pour la Chine). Ainsi, plutôt que d'accroître sa part de vote en augmentant sa proportion d'actions dans des organisations dont la gouvernance et les normes ont été en partie définies par les accords de Bretton Woods auxquels elle n'a pas pris part, la Chine a préféré lancer la fondation d'une nouvelle banque au sein de laquelle elle a désormais, et de très loin, la plus grande part d'actions et donc la plus grande part de votes

(voir tableau). En revanche, afin d'obtenir l'appui des pays européens, elle a accepté l'idée qu'aucun pays ne puisse avoir seul un droit de veto.

La politique des Nouvelles Routes de la soie a donc de multiples objectifs économiques et politiques. Il y a là incontestablement une très forte ambition à vouloir répondre simultanément à des enjeux internes et externes du pays, tout en permettant celui-ci d'accroître son influence dans le monde. Ce projet suscite par ailleurs certaines interrogations sur le plan économique. Bien qu'il puisse être avantageux, pour certaines régions éloignées des côtes du Grand Ouest chinois, d'exporter certaines marchandises à destination de l'Europe par transport ferroviaire, d'importants doutes persistent quant à la rentabilité d'un tel schéma en l'absence d'importantes subventions par les autorités. S'ajoute à cela la congestion du trafic aux frontières de la Russie du fait de la différence d'écartement des voies qui rend nécessaire de transborder les marchandises. De ce fait, la suprématie du transport maritime, dont le coût est encore très inférieur à celui du transport ferroviaire, ne devrait pas être menacée à court ou moyen terme, ce qui rend l'importance du volet maritime des Nouvelles Routes de la soie sur le plan économique encore plus grande.

La concrétisation d'un tel plan n'est pas non plus sans obstacle sur le plan politique, en raison notamment de sa réception ambivalente au sein de l'Union européenne et des réactions qu'il suscite sur le plan géopolitique en Asie-Pacifique.

Principaux détenteurs de capitaux et de votes au sein de l'AIIB au 12 juillet 2018

États	Contribution financière		Pouvoir de vote	
	Montant (millions de dollars)	Pourcentage du total	Nombre de votes	Pourcentage du total
Chine	29 780,4	31,01	300 455	26,63
Inde	8 367,3	8,71	86 324	7,65
Russie	6 536,2	6,8	68 013	6,02
Allemagne	4 484,2	4,67	47 493	4,21
Corée du Sud	3 738,7	3,9	40 038	3,55
France	3 375,6	3,51	36 407	3,23
Indonésie	3 360,7	3,5	36 258	3,21
Royaume-Uni	3 054,7	3,18	33 198	2,94
Italie	2 571,8	2,68	28 369	2,51
Turquie	2 609,9	2,72	28 750	2,55
Arabie saoudite	2 544,6	2,65	28 097	2,49
TOTAL	96 024,1	100	1 128 007	100

Source : Asian Infrastructure Investment Bank, 2018.

De l'Union européenne à l'Asie-Pacifique : quelles réceptions et réactions face au projet des Nouvelles Routes de la soie ?

Le moins que l'on puisse dire est que l'Union européenne est très partagée face à ce projet chinois. S'il y a d'un côté des signes incontestables d'intérêts, comme la volonté commune d'articuler les Nouvelles Routes de la soie au « plan Juncker » ou encore la participation d'États de l'UE à l'AIIB (16 au 12 juillet 2018), où certains comme l'Allemagne, la France et l'Italie se rangent parmi les principaux contributeurs financiers (voir tableau), la méfiance politique reste cependant très forte. Le discours du président français Emmanuel Macron lors de sa visite en Chine en janvier 2018 au sein duquel il déclara que « ces routes ne peuvent pas être celles d'une nouvelle hégémonie qui transformeraient les pays qu'elles traversent en vassaux » en est une première illustration. Les propos un mois plus tard du ministre des Affaires étrangères allemand, Sigmar Gabriel, présentant la politique des Nouvelles Routes de la soie comme un « modèle alternatif » à l'Occident non basé sur « la liberté, la démocratie et les droits de l'homme » en est une seconde. Enfin, lors du *Belt and Road Summit* de mai 2017, les représentants européens refusèrent de signer la déclaration chinoise sur la connectivité et le commerce, du fait d'un manque de références à des normes sociales et de transparence, causant par ce refus la non-adoption du texte.

Les inquiétudes européennes sont aussi d'ordre commercial, notamment dans les pays tiers traversés par les routes de la soie avec lesquels l'Europe, en particulier l'Allemagne, la France et l'Italie, échangerait de moins en moins. Or le risque est grand que ces pertes commerciales amoindrissent l'influence politique d'une Europe déjà ébranlée par ses propres faiblesses internes (crise migratoire, terrorisme, *Brexit*), dans des pays où son modèle avait déjà peu d'échos. Le rapide développement de l'économie maritime en Chine, s'il offre un grand nombre d'opportunités pour les entreprises européennes du secteur bien souvent dynamiques et dotées de technologies avancées, n'en est pas moins aussi une menace par la concurrence qu'il engendre sur les marchés tiers. Pour ne prendre que le seul exemple de l'armement, la Chine a vendu ces dernières années des frégates, des corvettes et des sous-marins à la Thaïlande, au Pakistan, à la Malaisie ou encore à l'Algérie, que ces pays achetaient auparavant à la France, à l'Allemagne, à l'Italie et à la Grande-Bretagne.

Enfin, des inquiétudes existent sur le fait que ces Nouvelles Routes de la soie ne viennent menacer une cohésion interne déjà fragile. La Chine a bien entendu conscience qu'elle est la cause de lignes de fracture et elle tente de les exploiter à son profit. Elle joue par exemple activement la carte du sommet Chine-Europe centrale et orientale, également appelé « 16 + 1 », créé en 2012. Lors du 5^e sommet tenu à Riga, les 4 et 5 novembre 2016, fut

adoptée la Déclaration de Riga à travers laquelle les 17 pays se sont engagés à favoriser le développement des infrastructures portuaires, ferroviaires et fluviales afin de créer un corridor de transport intégré et multimodal. La position des États d'Europe centrale et orientale, qui manifestent un réel intérêt à ce projet, tranche avec l'attitude plus méfiante ou plus sceptique des pays d'Europe occidentale, quand bien même ces derniers ne ferment pas la porte à des projets de coopération avec la Chine et restent bien entendu prêts à accueillir ses investissements.

Outre les divisions entre les États membres, des positions divergentes existent également au sein des États où les entreprises du secteur du transport, qui sont pour la plupart désireuses de tirer profit de cette initiative, tiennent à maintenir de bonnes relations avec la Chine. Si l'on en croit la croissance du trafic de conteneurs du port grec du Pirée depuis l'arrivée de COSCO en 2008, on peut comprendre cet enthousiasme. Alors qu'il n'était pas dans les quinze premiers ports à conteneurs européens en 2007 – le port du Pirée se rangeait à la huitième place en 2016 – l'entreprise chinoise a désormais l'ambition d'en faire le cinquième port européen.

Ailleurs, en Asie du Sud-Est, en Afrique ou encore dans le Pacifique Sud, cette initiative chinoise est plutôt bien accueillie par les autorités, même si au sein de la population et des élites politiques, bien souvent dans l'opposition, existent des mécontentements quant à la présence d'un nombre parfois important de travailleurs chinois, quelques doutes sur les réelles retombées économiques des projets au niveau local ainsi que des inquiétudes concernant l'endettement de leur pays vis-à-vis de la Chine et les conséquences politiques que celui-ci pourrait avoir. Conscient de ces limites, le gouvernement chinois exhorte les entreprises du pays à être plus attentives et à prendre en considération les configurations locales. Il a également mis en place des programmes de formation pour la main-d'œuvre des pays partenaires.

Enfin, les Nouvelles Routes de la soie ne sont pas sans susciter quelques inquiétudes et réactions au Japon qui, ayant refusé de participer à l'AIIB, a fortement contribué à faire revivre le feu TPP (*cf.* notice « Asie-Pacifique »), en Australie et en Inde, qui voient respectivement d'un mauvais œil l'accroissement de l'influence chinoise dans les États insulaires et archipélagiques du Pacifique Sud et sur les rives de l'océan Indien, et bien sûr aux États-Unis qui, dans leur stratégie de sécurité nationale de décembre 2017, décrivent la Chine comme défiant leurs intérêts, leur influence et leur puissance. Dans ce contexte, les quatre États ont décidé de former ce qui ressemble fort à une coalition, que la littérature anglo-saxonne nomme le *Quad* (le quadrilatère), afin de « défendre une région indo-pacifique libre et ouverte ». La Chine a sans surprise fortement critiqué cette initiative, certains textes et discours allant jusqu'à dénoncer le retour d'un « *containment* ».

Outre la croissance de l'influence politique de la Chine, les principales inquiétudes de cette coalition portent sur les conséquences que l'initiative des Nouvelles Routes de la soie serait susceptible d'avoir sur le plan de la

sécurité. L'expansion de ses activités économiques et de ses ressortissants à travers le monde oblige bien évidemment la Chine à penser leur sécurité.

Ainsi, le projet d'œuvrer à la construction d'une Route maritime de la soie du *xxi*^e siècle est inséparable d'une volonté ferme d'accélérer la modernisation de la marine. Dans ce contexte, la crainte pour les États-Unis et leurs alliés serait que les gros projets portuaires le long de la Route maritime de la soie, comme ceux d'Hambantota et de Gwadar, mais aussi des projets plus secondaires comme à Vanuatu, ne soient qu'une première étape à l'établissement futur de bases navales, comme c'est le cas à Djibouti – même si pour Djibouti l'établissement de la base navale s'inscrit dans la lutte internationale contre la piraterie dans le Golfe d'Aden à laquelle participe la Chine. S'il n'y a pas pour l'heure de preuves tangibles à de tels projets, il est clair que la Chine aura très vite besoin de développer des « points d'appui », non seulement pour le ravitaillement de sa marine, mais aussi pour celui de son aviation qu'elle souhaite également d'envergure mondiale.

Projet géoéconomique d'échelle mondiale, les Nouvelles Routes de la soie sont le symbole d'une Chine qui, après trente années d'insertion progressive à la mondialisation économique, souhaite désormais ouvrir un nouveau chapitre de cette mondialisation dont elle dicterait une partie des règles. Est-ce là un ajustement logique de l'ordre international ? Est-ce l'amorce d'une mondialisation chinoise ouverte et multipolaire ou le signe d'un vrai basculement géopolitique ? Le débat est ouvert et les trente années qui viennent donneront sans aucun doute beaucoup de matières aux géographes et autres disciplines pour analyser ce qui restera de toute façon un événement majeur dans l'histoire de la mondialisation économique et de l'ordre international.

SÉBASTIEN COLIN

POPULATION ET SOCIÉTÉ

Démographie : l'Amérique latine, opportunités et défis d'une population émergente	29
Inégalités : réfugiés LGBTI, de la migration à l'asile	32
Villes : un Pari(s) olympique	35
Mobilités : les défis du transport aérien en Asie émergente	39
Éducation : enquêtes PISA, ou les défis de la comparaison des systèmes éducatifs	42
Santé : le handicap, une notion en pleine évolution conceptuelle, politique et sociale	44
Environnement : où se niche l'intérêt général ? Le cas de l'aéroport Notre-Dame-des-Landes	48

